

La contrada

BOLLETTINO INFORMATIVO DEL
GRUPPO PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO
NELLA SVIZZERA ITALIANA

no 1-08



Pedoni e ciclisti in aree comuni

Evitando l'aggressivo traffico stradale, i ciclisti fuggono sui marciapiedi e nelle zone pedonali, rendendo così insicuri i pedoni che si sentono minacciati. Ma sono proprio questi utenti deboli del traffico che, sui marciapiedi, nelle zone pedonali e nelle stradine sugli argini, si ostacolano a vicenda. «Mobilità pedonale» e «Pro Velo Schweiz» hanno elaborato un opuscolo. In questo numero vi presentiamo il riassunto di questo opuscolo e il resoconto del nostro seminario «Meglio a piedi» del 18.10.07 a Bellinzona.

Pedoni e ciclisti in aree comuni

Di Marlène Butz, dipl. geogr., responsabile di progetto presso «Mobilità pedonale» (traduzione Anna Allenbach)

Evitando l'aggressivo traffico stradale, i ciclisti fuggono sui marciapiedi e nelle zone pedonali, rendendo così insicuri i pedoni che si sentono minacciati. Chi circola a piedi o in bicicletta fa parte degli utenti stradali più deboli: manca la lamiera per proteggere il corpo, e solo un piccolo incidente può causare delle ferite. Ma sono proprio questi utenti deboli del traffico che, sui marciapiedi, nelle zone pedonali e nelle stradine sugli argini, si ostacolano a vicenda. «Mobilità pedonale» e «Pro Velo Schweiz» (una volta, IG Velo Schweiz) vogliono dar fine a questa lotta quotidiana sui marciapiedi. Entrambi sono d'accordo sul fatto che bisogna risolvere i problemi dei ciclisti nel traffico stradale, senza influire sulla situazione pedonale sui marciapiedi. Quindi hanno elaborato un opuscolo e l'hanno presentato il 21 giugno 2007, a Bienne, a un convegno settoriale, davanti a più di 100 specialisti provenienti da tutta la Svizzera.

Contesto

Già nel 2002 « Mobilità pedonale» e «Pro Velo Schweiz», in un comunicato congiunto, hanno sottolineato di voler agire insieme per promuovere la mobilità pedonale e ciclistica, e hanno evidenziato che queste due forme di mobilità sane, rispettose dell'ambiente e poco ingombranti non dovrebbero essere concorrenti. Entrambe le associazioni si impegnano per far ottenere alla bicicletta, come veicolo, il posto che le spetta sulla carreggiata. Purtroppo questa pretesa, nella pratica, viene realizzata ancora troppo raramente. L'opuscolo "Mobilità pedonale e ciclistica – Consigli per la valutazione d'idoneità, introduzione, organizzazione e assetto di aree comuni all'interno delle località" ha l'obiettivo di evitare conflitti tra pedoni e ciclisti. Nell'opuscolo, che si rivolge ai pianificatori e ai responsabili nei comuni e nei cantoni, vengono illustrate delle possibili soluzioni,

Vengono trattate le seguenti domande:

- dove è necessaria una corsia separata della mobilità ciclistica, e dove può essere solo parzialmente ammessa?
- Quali questioni sono da chiarire prima di considerare una corsia comune?
- Come organizzare in modo ideale le aree destinate alla funzione di «area comune per pedoni e ciclisti»?

Organizzazione della rete stradale - strade più sicure e attrattive per tutti

Il comportamento e le esigenze dei pedoni e dei ciclisti sono molto divergenti tra di loro. C'è quindi bisogno di un'accurata e fondata organizzazione della rete stradale sia per la mobilità

pedonale, che per quella ciclistica.

Per i pedoni non è di rilievo solo lo spostamento tra A e B. Spesso è la passeggiata stessa lo scopo del tra-

gitto. Quindi non è necessaria unicamente la possibilità di avanzare velocemente e senza ostacoli, occorrono anche spazi, nei quali i pedoni possano trattenersi, riposarsi, chiacchierare o giocare, indisturbati dal traffico. Lo spazio stradale deve essere concepito in modo da essere sicuro anche per gli utenti più deboli. La pianificazione di strade pedonali deve tenere conto del fatto che i pedoni, a seconda dell'età, del peso e delle possibilità intellettuali, dispongono di capacità differenti, ad esempio:

- Il campo visivo dei bambini non è ancora completamente sviluppato. I bambini non sanno giudicare la distanza e la velocità del veicolo e non sanno concentrarsi su più cose alla volta.
- Persone con difficoltà di deambulazione sono meno veloci, meno flessibili e meno resistenti allo sforzo (evitano deviazioni). Spesso sono limitate nella capacità di reagire.
- Persone ipovedenti, non hanno una visione d'insieme della situazione stradale. Non riescono a



Zurigo Bürkliplatz:
Incrocio difficile: In questo luogo stretto e molto frequentato, l'allacciamento della pista ciclabile al marciapiede non è una soluzione adeguata.
Foto: Christian Thomas, «Mobilità pedonale»

vedere la segnaletica, e non possono comunicare visivamente con altre persone coinvolte nel traffico. Devono poter contare sul fatto che ostacoli e impedimenti siano tolti dagli spazi pedonali o ridotti al minimo.

- La percezione di persone deboli d'udito è concentrata sul loro campo visivo; non sentono campanelli o richiami. Il loro handicap non è visibile per gli altri, quindi le persone coinvolte nel traffico, non sono consapevoli del pericolo.
- Le persone anziane sono spesso colpite da uno o più degli handicap citati sopra. Inoltre il loro senso dell'orientamento e la loro capacità di reazione spesso sono ridotti, rispettivamente rallentati. Situazioni inaspettate li rendono indecisi e insicuri.
- Le biciclette sono fatte per circolare sulla strada. Le strade devono essere organizzate in modo che siano sicure anche per i ciclisti, per loro la sicurezza è la cosa più importante. I ciclisti evitano deviazioni, salite e fermate. I collegamenti devono quindi essere attrattivi, diretti e continui.
- Un altro punto importante è lo scopo del viaggio. Soprattutto i pendolari ma anche altri, vogliono arrivare da A a B nel più breve tempo possibile, e scelgono la rotta a seconda del tempo da impiegare, questo è un motivo per il quale le piste ciclabili non dovrebbero attraversare le zone pedonali.

La creazione di aree comuni per i ciclisti ha il vantaggio di una maggiore permeabilità, questo vantaggio però si mantiene solo finché non ci sono situazioni di conflitto con i pedoni. Pensando a una rete attrattiva di piste ciclabili, anche secondo i ciclisti, le strade pedonali e le piste ciclabili combinate o le autorizzazioni d'accesso delle biciclette agli spazi pedonali dovrebbero restare delle eccezioni.

Criteri di valutazione a favore o contro un'area comune

L'introduzione di aree comuni per pedoni e ciclisti può essere opportuna quando si tratta di spazi pedonali vasti, accessibili ai ciclisti solo per dei tratti determinati. O anche in casi nei quali la situazione stradale momentanea è improponibile per il ciclista e non c'è una soluzione alternativa. In questi casi però, deve essere chiaro che si tratta di una soluzione provvisoria. L'obiettivo qui deve restare quello di reintrodurre i ciclisti sulla carreggiata. Una riduzione delle corsie, a scapito dei veicoli motorizzati, deve poter essere presa in considerazione.

Consigli

Quando, in casi eccezionali, i ciclisti hanno accesso a spazi pedonali, bisogna creare un clima di rispetto reciproco, attenendosi a diversi provvedimenti.

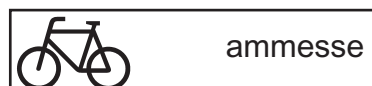
Consigli da parte di "Mobilità pedonale" e "Pro Velo Schweiz":

se non devono essere rispettate altre esigenze, la segnaletica adeguata per le aree comuni consiste nel *segnale 2.59.3 zona pedonale* e *2.61 strada pedonale* con *cartello complementare "biciclette ammesse"*.

2.59.3 zona pedonale



2.61 strada pedonale



Con «aree comuni» s'intendono aree inaccessibili a veicoli a motore, alle quali, accanto ai pedoni hanno accesso anche i ciclisti.

Per la pianificazione di aree comuni bisogna considerare diversi criteri:

- **Larghezza della strada e affluenza**

Una corsia in comune tra mobilità pedonale e ciclistica ha senso solo in luoghi dove la larghezza della strada e l'affluenza del traffico acconsentono una mobilità senza troppe interazioni attive (deviazioni, fermate).

- **Pendenza e velocità**

Nelle aree comuni, la velocità delle biciclette deve poter essere tenuta bassa (a passo d'uomo).

Quindi non dovrebbero esserci pendenze longitudinali.

- **Luoghi particolarmente pericolosi**

In luoghi con una visibilità ridotta, viottoli stretti, entrate di edifici, come in luoghi dove non ci si aspetta biciclette, c'è un certo potenziale di pericolo: questi luoghi sono da rendere più sicuri con misure adeguate. Per la sicurezza della mobilità lenta è particolarmente importante ricondurre il ciclista dall'area comune alla carreggiata in modo coscienzioso.

- **Incroci di spazi pedonali con piste ciclabili**

Gli incroci devono essere riconoscibili sia per i pedoni che per i ciclisti.

Organizzazione e infrastruttura

L'organizzazione delle aree di mobilità comuni è fondamentale per il funzionamento della convivenza. Gli utenti devono riconoscere dove devono aspettarsi di incontrare altri partecipanti al traffico..

- Con una situazione d'ingresso, il cambiamento del regolamento diventa chiaramente visibile e percepibile.
- Le pavimentazioni e i cambiamenti di pavimentazione provocano diversi effetti. Pavimentazioni ruvide, soprattutto quelle di ghiaia, frenano i veicoli e li rendono udibili.
- Gli arredamenti definiscono i luoghi di sosta e li rendono più piacevoli. Proteggono le uscite e definiscono le aree inadeguate e inaccessibili ai ciclisti.
- Per motivi di sicurezza gli ostacoli devono essere ben visibili. Elementi sottili, come pali, sono più pericolosi rispetto a elementi più larghi, inoltre gli elementi sottili influenzano poco la mobilità ciclistica.
- In tutte le destinazioni importanti devono esserci aree sicure destinate a posteggi per biciclette, che aiutano a rispettare il divieto di circolazione.



Wil: collegamento della strada trasversale con la zona pedonale, con pratici posteggi per biciclette.

Foto: Marlène Butz, «Mobilità pedonale»



Ascona: i ciclisti preferiscono usare le due strisce asfaltate e rendono così più ordinato e chiaro l'uso dello spazio comune per pedoni e ciclisti.

Pubbliche relazioni

Le aree comuni non saranno mai completamente palesi, anche se organizzate e segnalate in modo ideale. Le informazioni sull'organizzazione delle aree comuni, come la comunicazione a intervalli regolari delle regole valide e la sensibilizzazione al rispetto di esse, sono un compito importante della comunità.

Controlli e valutazione

Per imporre il regolamento, oltre alle pubbliche relazioni, sono indispensabili dei controlli. Anche l'informazione sul comportamento corretto, spesso porta a dei risultati positivi. Al contrario, tollerando i ciclisti in spazi a loro vietati, si permette il barbarismo.

È molto consigliabile fare una valutazione del successo del nuovo regolamento. I risultati sono la base per eventuali miglioramenti sia nella realizzazione che nella comunicazione.



Berna: fermata del bus "Kursaal"

L'opuscolo pubblicato recentemente da «Mobilità pedonale» e «Pro Velo Schweiz» è dedicato al tema «Mobilità pedonale e ciclistica – Consigli per la valutazione d'idoneità, introduzione, organizzazione e assetto di aree comuni all'interno delle località». È stata data in commissione dall'Ufficio federale delle strade USTRA ed elaborata con il sostegno del Fondo per la sicurezza stradale e la città di Zurigo. È ottenibile (in tedesco o francese) presso le due associazioni o scaricabile dai seguenti indirizzi:

www.fussverkehr.ch/publikationen.php o

www.pro-velo.ch/brosch/index_d.php .

Il costo è di CHF 25. -.



Bellinzona, centro storico

Organizzazione della rete stradale

Per i ciclisti è importante il collegamento attraverso il centro storico, visto che le strade esterne sono molto frequentate e poco adatte alle biciclette.

Regolamentazione

Prima:

senso unico per tutti gli utenti della strada.

Dopo:

la riorganizzazione, a partire dal 2000: zona pedonale con cartello complementare "biciclette ammesse". Il rifornimento è ammesso tra le ore 7 e 10, e tra le ore 14 e 16 (vignetta obbligatoria). Al di fuori di questi orari dei "paracarri mobili" impediscono l'accesso. Questi possono essere abbassati tramite "badge", esclusivamente da persone autorizzate. Per ottenere un'autorizzazione d'accesso è necessario dichiarare, firmando una conferma, di prendere atto delle regole della zona pedonale. È in discussione un'ulteriore apertura ai mezzi pubblici (bus).

Organizzazione e infrastruttura

Le aree comuni sono larghe e spaziose. La divisione architettonica tra marciapiede e corsia, è stata mante-

nuta in certi tratti. La corsia è acciottolata, mentre i marciapiedi sono lastrati o asfaltati. Per questo motivo alcuni ciclisti e anche skater preferiscono circolare sui marciapiedi.

Pubbliche relazioni, comunicazione, controlli

L'apertura della zona pedonale alle biciclette è stata comunicata solo in modo generale attraverso i media, soprattutto attraverso i giornali, ma non in modo mirato ai ciclisti.

Commenti

- Alcuni problemi si riscontrano nel nucleo del centro storico, dove le biciclette circolano tra i ristoranti e i loro tavolini esterni.
- Il sabato, quando c'è il mercato, l'affluenza pedonale è molto elevata e i ciclisti evitano questa zona.
- La maggior parte dei ciclisti sono scolari. All'infuori di essi il flusso di ciclisti è piuttosto basso e di solito circolano con rispetto per i pedoni.



Bellinzona, centro storico: inizio della zona pedonale con cartello complementare "biciclette ammesse"

È stata mantenuta la divisione architettonica in marciapiede e corsia



Funzione e regolamento

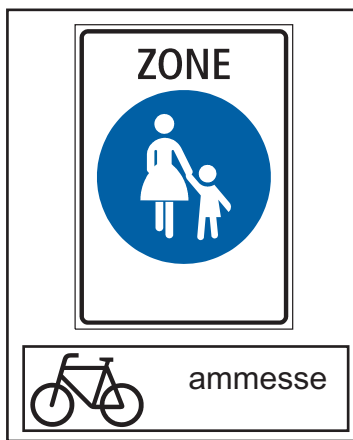
I regolamenti attuali danno una vasta gamma di possibilità per segnalare l'autorizzazione, rispettivamente il collegamento ciclabile negli spazi pedonali o su strade pedonali.

Per segnalare un'« area comune » è consigliata la combinazione dei segnali 2.59.3 *zona pedonale* o 2.61 *strada pedonale* con cartello complementare "biciclette ammesse". Questa combinazione ha i seguenti vantaggi:

- La segnaletica è positiva e mostra ciò che è concesso.
- Dà la precedenza al pedone e, nel caso della zona pedonale, limita la velocità di tutti i veicoli ammessi a passo d'uomo.
- Per i ciclisti non c'è un obbligo di servizio.
- La segnaletica impedisce l'accesso ai ciclomotori.

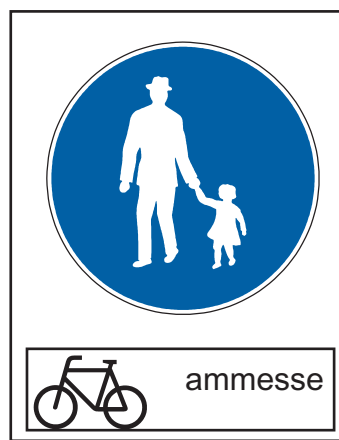
Segnale 2.59.3

Zona pedonale con cartello complementare "biciclette ammesse"



Segnale 2.61

Strada pedonale con cartello complementare "biciclette ammesse"



Condizioni tecniche per l'ammissione di biciclette sui marciapiedi

- Larghezza minima 2.50 m, eccezionalmente 2 m
- presenza ridotta di pedoni
- pendenza < 2%, altrimenti si può circolare solo in salita
- presenza ridotta di attraversamenti e di accessi ai marciapiedi
- segnalazione chiara della presenza di ciclisti
- visibilità buona
- divieto di percorsi a "slalom"
- rispetto delle persone invalide e con una mobilità ridotta
- arredo delle estremità del tratto percorribile anche ai ciclisti in modo da dissuadere dal proseguire sul marciapiede

tratto da: "Rue de l'avenir 3/2007" E. Fankhauser, Genève



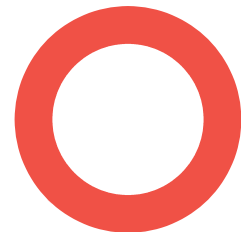
Pittogramma 5.34 Pedoni



Pittogramma 5.31 Ciclisti

Pedoni e ciclisti di solito prestano poca attenzione alla segnaletica. Il loro sguardo è rivolto piuttosto verso il basso. All'interno di questa zona si consiglia dunque di indicare il regolamento tramite segnalazioni al suolo. Nelle aree comuni i pittogrammi dei pedoni (5.34) e dei ciclisti (5.31) devono essere disposti l'uno sopra l'altro, per non far credere che l'area sia suddivisa in diverse zone.

Spazi pedonali senza accesso alle biciclette possono essere segnalate con un divieto generale della circolazione nelle due direzioni (segnale 2.01) o con un segnale di zona pedonale o di strada pedonale (segnali 2.59 rispettivamente 2.61).



segnale 2.01

Spesso viene usato il segnale 2.14 *divieto di circolazione per gli autoveicoli, i motoveicoli e i ciclomotori* per segnalare un'area in comune tra mobilità pedonale e ciclistica. Dal punto di vista giuridico quest'area di mobilità resta però una carreggiata, ciò significa che la precedenza è delle biciclette e di eventuali altri veicoli ammessi. Senza limitazioni di velocità specifiche vale il limite di velocità di 50 km/h. Per questi motivi è sconsigliato l'impiego del segnale 2.14 per segnalare un'area comune.



segnale 2.14

Norme VSS

SN 521 500	SN 640 246
SN 640 060	SN 640 247
SN 640 240	SN 640 829a
	SN 640 850

Basi legali

RS 741.01 Legge federale sulla circolazione stradale
 RS 741.11 Ordinanza sulle regole della circolazione stradale
 RS 741.21 Ordinanza sulla segnaletica stradale



Genève, Place de la Fusterie

Il progetto "Meglio a piedi" punta sullo sviluppo di strategie comuni

Tutti i dipartimenti concordi nell'andare a scuola a piedi

Specialisti di tutti i dipartimenti e settori del Cantone concordano ormai sull'incontestabilità dei dati statistici legati a salute e movimento, incidenti, traffico e inquinamento, e sul fatto che i tempi siano ormai maturi per prendere dei provvedimenti concreti.

E' questo il principale risultato emerso dal seminario cantonale "Meglio a piedi sul percorso casa-scuola", tenutosi il 18 ottobre 2007 scorso a Bellinzona.

L'evento è stato organizzato dal Gruppo per la moderazione del traffico nella Svizzera italiana GMT-SI, responsabile del progetto "Meglio a piedi" sostenuto dalla Sezione sanitaria del Dipartimento Sanità e Socialità e da altri enti e progetti quali "Strade più sicure del DI", "Mobilità pedonale Zurigo", Associazione Traffico e Ambiente ATA. Al seminario hanno partecipato 15 relatori ed esperti, che si sono rivolti a ca. 60 persone toccate quotidianamente dalla problematica: rappresentanti di assemblee di genitori, docenti, delegati UPI (Ufficio Prevenzione Infortuni), nonché autorità e polizie comunali.



Gli atti del seminario sono scaricabili dal sito www.meglioapiedi.ch. Ulteriore documentazione e informazioni sul progetto sono ottenibili presso il GMT-SI, 6934 Bioggio, 091 604 50 29, info@meglioapiedi.ch.

- Il seminario è stato aperto da **Patrizia Pesenti, presidente del Consiglio di Stato**, che ha sottolineato l'importanza dell'andare a scuola a piedi (o con altri mezzi non motorizzati) divulgando anche alcuni dati nuovi. Le **statistiche sugli incidenti che coinvolgono i pedoni tra i 4 e gli 11 anni dimostrano, infatti, come l'entrata e l'uscita dalle scuole rappresenti un momento di grande rischio, che può essere affrontato e possibilmente risolto unicamente riducendo o eliminando completamente l'accesso dei veicoli motorizzati alle aree scolastiche e migliorando, a questo fine, la collaborazione tra enti locali, scuole e famiglie.**
 - **particolarmente rilevante è stato l'intervento dell'ing. Michele Raggi del Dipartimento del Territorio, che ha suggerito interessanti possibilità d'intervento a livello di regolamentazione della circolazione anche sulle strade cantonali.**
 - In quattro laboratori i partecipanti hanno poi individuato le principali problematiche connesse alla progettazione e all'attuazione di percorsi pedonali casa-scuola sicuri e discusso sulle possibili soluzioni realizzabili.
 - Una tavola rotonda ha infine permesso di discutere con gli specialisti e le autorità presenti le proposte emerse, e di concludere che non servono ulteriori evidenze per convenire sulla necessità di intervenire con maggiore determinazione sui comportamenti, e che è necessario farlo con un maggiore coordinamento tra le parti.
- Cosa viene promosso in seno al DSS?**
- Per quel che riguarda il tema della salute, gli obiettivi del DSS sono rivolti alla promozione del movimento quotidiano e regolare, oltre che ad avere un'alimentazione sana ed equilibrata già in età scolastica, perché l'attività fisica durante l'infanzia permette al bambino di sviluppare forza, coordinazione e resistenza. Muoversi a sufficienza è inoltre utile per:
- sviluppo armonioso fisico e psicologico
 - prevenzione di alcuni fattori di rischio sanitario, in particolare la sedentarietà, il sovrappeso e l'obesità, tutti in fase crescente
 - sostegno alla socializzazione e alla stima di sé
 - prevenzione degli incidenti
 - contributo nel ridurre l'inquinamento atmosferico.
- segue a p. 8*
- Nella nostra società contemporanea camminare è ormai associato al fare escursioni e alle attività del tempo libero. Spostarsi a piedi nella quotidianità da tempo non è più un'abitudine e non è nemmeno una cosa scontata. Uscire di casa è quasi sempre sinonimo di partire con l'automobile, specialmente quando ci si trova fuori dai centri urbani.

Le chiavi che hanno chiuso la porta di casa restano in mano, pronte ad aprire quella dell'auto. Non si pensa quasi mai che lasciare l'auto in garage possa voler dire molto in termini di salute, di stress, di inquinamento e spesso anche di tempo risparmiato, e che se si accompagnasse a scuola a piedi il proprio figlio o la propria figlia i vantaggi si estenderebbero anche al suo sviluppo armonioso. Spesso, tuttavia, i genitori preferiscono delegare la responsabilità dell'educazione stradale alla scuola, dimenticandosi del loro stesso ruolo di educatori e del fatto che investire sui propri figli significa condizionare positivamente la società di domani. E spesso si illudono che sia più sicuro portare i propri figli a scuola in auto, mentre il rischio di subire un incidente stradale è 4 volte maggiore proprio in questo caso (fonte: FUSS e.V.; *Auf Schulwegen besser zu Fuss als im Auto*. In: *Verkehrszeichen* Nr. 3, September 2007, p. 30.)
- **lo psicologo Dr. Marco Hüttenmoser ha sottolineato l'importanza del movimento libero in spazi esterni sicuri per lo sviluppo motorio, sociale e cognitivo del bambino;**
 - **il medico scolastico Dr. Gian Antonio Romano ha evidenziato che il movimento regolare è la miglior lotta contro i problemi di salute che i bambini riscontrano già in tenera età, quali ad esempio l'obesità.**
 - **Alvaro Franchini della Polizia Cantonale ha espresso preoccupazioni nell'osservare l'inadeguato comportamento sulle strade specialmente dei nostri giovani, e**

Cosa viene promosso in seno al DT?

La **sicurezza stradale** è la condizione iniziale senza la quale non ci si può recare a scuola a piedi. La problematica più grave è riscontrata nell'**attraversamento** delle vie principali di comunicazione (strade cantonali).

Gli obiettivi del Dipartimento del Territorio mirano effettivamente a:

- aumentare la sicurezza generale, in particolare di pedoni e due ruote
- ridurre le velocità di circolazione
- ridurre il traffico di transito (se opportuno)
- garantire la viabilità dei trasporti pubblici

senza però venir meno alla principale funzione di queste strade, che è la fluidità del traffico.

Certo, quando le strade cantonali attraversano i nuclei abitativi esse dovrebbero perdere la loro funzione primaria di asse di circolazione del traffico a favore di una più **supportabile convivenza tra i vari utenti della strada**, perché solo così è possibile difendere gli utenti più deboli: i pedoni. Una proposta per risolvere il difficile attraversamento delle strade principali, emersa durante il seminario, è rappresentata dal raggruppamento in uno o pochi punti l'attraversamento per i bambini che si recano a scuola a piedi, dove è possibile avvalersi dell'aiuto di un pattugliatore.

Se poi la sicurezza è una condizione oggettiva per muoversi a piedi, l'**attrattività dei percorsi pedonali** è indubbiamente una importante componente soggettiva per invogliare bambini e accompagnatori. I percorsi attrattivi sono in particolare quelli alternativi alla via principale, lontani dal traffico motorizzato, per i quali varrebbe la pena investire in misure di messa in sicurezza.

Indicazioni immediatamente praticabili scaturite dalla tavola rotonda del seminario "Meglio a piedi" del 18.10.2007

- Riunire in un **consiglio d'istituto**, per le scuole elementari, gli attori chiamati in causa: genitori, docenti, direttori d'istituto e autorità comunali. Le loro priorità sono infatti comuni!
- Organizzare azioni che incoraggino l'andare a scuola a piedi, prima tra tutte la realizzazione di un'isola felice: un'area intorno alla scuola dove vige l'assoluto divieto di circolazione, sia per i mezzi privati che per quelli pubblici.
- **Dare il buon esempio** è senza dubbio il mezzo educativo migliore: genitori, docenti, educatori e rappresentanti della comunità e dell'amministrazione locale devono comportarsi coerentemente poiché sono il modello che i bambini seguono. Per questo è necessario andare e accompagnarli a piedi a scuola fin tanto che questa capacità non è acquisita.
- Un'ottima proposta per iniziare è la messa in funzione del **Pedibus**, la contro-proposta all'attuale crescente richiesta di trasporto scolastico da parte dei genitori, soprattutto per le tratte brevi (scopri un pedibus su www.secugv.ch).
- **Sensibilizzare maggiormente gli automobilisti** al rispetto degli altri utenti della strada (già dai corsi per l'ottenimento della licenza di condurre).
- In merito all'andare a scuola a piedi il Comune di **Capriasca** ha di recente accettato di diventare un **progetto modello a livello cantonale**, approfittando del cambiamento di ubicazione delle sue sedi scolastiche in un unico stabile.



GMT-SI

Gruppo per la
Moderazione del
traffico della
Svizzera italiana

La contrada

contiene spunti, idee, proposte per un'intelligente moderazione del traffico.

Abbonamento annuale:

Fr. 25.-/Euro 30.-, sostenitori Fr. 50.-, enti Fr. 100.-.

Redazione e impaginazione de La Contrada:

Christina Terrani, coordinatrice GMT-SI

Stampa:

Istampa SA, Agno
stampato nel mese di febbraio 2008

E' auspicata e ben accetta la **collaborazione dei lettori**. La corrispondenza è da inviare al nostro

Segretariato

GMT-SI, Christina Terrani, via Gaggio 5,6934
Bioggio, tel. e fax 091 604 50 29, 076 373 55 58
info@moderazionetraffico.ch (nuovo)
www.moderazionetraffico.ch (in costruzione)

Attività del GMT-SI

Consulenza tecnica

Il Gruppo è a disposizione dei Comuni e dei privati per tutte le questioni legate alla moderazione del traffico.

"Meglio a piedi sul percorso casa-scuola"

info@meglioapiedi.ch
www.meglioapiedi.ch

Pedibus"

Agire insieme

Bollettino La contrada

Le seguenti associazioni formano il GMT-SI:

Pro Infirmis
Pro Juventute
Pro Senectute
ATA, Associazione Traffico e Ambiente
ATTE, Associazione Terza Età TI
Casa Nostra
Medici per l'ambiente
Mobilità pedonale
Pensionati Invalidi OCST
Radix

Collaboratori

Brigitte Allenbach-Stettbacher, Torricella
Lorenzo Custer, Beride
Isa De Luca-Schirrmeister, Cagiallo

Il prossimo numero della Contrada sarà dedicato interamente al tema "Meglio a piedi sul percorso casa-scuola".

Per affrontare al meglio queste problematiche, le future attività del progetto "Meglio a piedi" dovranno concentrarsi su tre assi principali:

- **informazione generale, coordinamento e messa in rete** dei progetti correnti (incluso il coordinamento cantonale dei progetti Pedibus);
- messa a punto di un **modello semplificato idoneo per avviare progetti comunali** di promozione del percorso casa-scuola a piedi, come ad esempio il Pedibus;
- formazione di un gruppo di lavoro che aggiorni ed analizzi i **dati statistici sugli incidenti** nei quali sono coinvolti bambini in età scolare.

Testo: Isa De Luca-Schirrmeister